



Rapport d'investigation préliminaire

LE MARSYLIEN

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

DISPARITION D'UN HOMME À BORD DU FILEYEUR *LE MARSYLIEN*, LE 16 MAI 2012 AU LARGE DU PHARE DE CORDOUAN

LE NAVIRE



Le *MARSYLIEN*, immatriculé MN 586 826, est un fileyeur à coque plastique de type Galathée, mis en service le 14 mai 1982.

Longueur hors tout : 11 mètres ;

Largeur : 3,70 mètres ;

Moteur : 110 kW.

Son permis de navigation est en cours de validité.

Il est armé en 3^{ème} catégorie.

L'ÉQUIPAGE

Le **patron mécanicien**, 53 ans, est titulaire du permis de conduire les moteurs marins depuis 1982, il est propriétaire du navire depuis 1998.

Un **Marin pêcheur** qualifié, 45 ans, titulaire du brevet de mécanicien 750 kW depuis 2003, du brevet de patron petite navigation et du certificat d'opérateur restreint depuis 2004.

Un **Matelot**, 35 ans, titulaire d'un certificat d'initiation nautique depuis 2003. Son aptitude médicale aurait dû être renouvelée avant le 31 décembre 2011.

C'est ce matelot qui a disparu.

L'ÉVÈNEMENT Heures locales (UTC+1)

Le 16 mai 2012, le vent est de nord-est 6 nœuds, mer 2, visibilité 18 milles. La houle est faible (1 mètre à

1,5 mètre). Il y a comme toujours des brisants sur le banc de La Coubre.

La température de l'eau est d'environ 15°C.

La marée basse est à 08h45, le coefficient est de 52.

Le *MARSYLIEN* appareille de Royan à 06h30 à destination du sud du banc de la Coubre où il parvient vers 7h30. Il mouille 8 filets de 250 m.

Vers 09h45, alors que le dernier filet est en cours de relevage, il reste environ 200 m à l'eau, le navire, cap à l'WNW, se trouve approximativement à 0,2 mille dans le nord de la bouée 6 (Cardinale sud du Banc), à proximité de la tombée du banc par des fonds de 5 mètres. L'un des matelots est près du patron sur Td Av à côté de la timonerie et de la barre, l'autre matelot est sur l'Ar Td, occupé à ranger les filets récupérés.

Ni l'un ni l'autre ne porte de VFI.

Le patron aperçoit une déferlante d'environ 3 mètres, peu prévisible ce jour-là. Il alerte l'équipage. Il remet en avant et tente de venir face à la lame. À ce moment le *MARSYLIEN* se couche sur tribord et est emporté sur une grande distance. Le navire n'a cependant pas culé sur la lame.

Les deux matelots sont emportés à l'eau en même temps que plusieurs caisses de filets. Le reste des filets s'enroule autour du portique et des supports du taud.

Le *MARSYLIEN* se redresse ensuite et le moteur n'a pas stoppé. Mais la barre s'avère inopérante.

Un matelot est à 5 mètres du bord. L'autre est sur l'arrière à 20 mètres, au milieu des filets. Il appelle. Le patron lui lance une bouée couronne.

Le patron réussit à ramener le premier matelot le long du bord à l'aide d'un bout, puis le hisse par ses vêtements. Il tente ensuite de rapprocher l'autre matelot, qui n'est pas parvenu à saisir la bouée, à l'aide du vire-filet. Mais, pris sous les filets, le matelot coule.

Le patron met dès que possible la barre franche en place. Cette opération, peu courante, est rendue plus difficile encore par l'état de la mer et la fai-

blesse du matelot rescapé. Il ne parvient pas à manœuvrer.

Le CROSS Étrel est appelé par VHF une dizaine de minutes après l'accident. Un important dispositif de recherche est mis en place sur la zone.

Plusieurs navires de pêche participent aux recherches, dont le *CHRISTINA II*, arrivé très vite sur zone (ce navire étant spécialisé pour la pêche dans les déferlantes), ainsi que 3 vedettes SNSM (la SNS 125 *AMIRAL DE CASTELBAJAC* de Royan, la SNS 085 *MADELEINE DASSAULT* de Port Medoc, et une vedette semi-rigide) et un hélicoptère de la Marine nationale.

Il est à noter que dans le cadre des opérations de recherches, la vedette SNS 085 de Port-Médoc s'est couchée sous l'effet d'une vague déferlante semblable à celle qui a provoqué l'accident.

Fin des opérations de recherche à 20 heures

CONSÉQUENCES

Cet accident a provoqué la mort par noyade d'un marin dont le corps sera retrouvé pris dans le filet, une semaine plus tard, par un chalutier.

Les avaries au navire sont mineures.

CONCLUSION - OBSERVATIONS

Le Banc de La Coubre (voir carte)

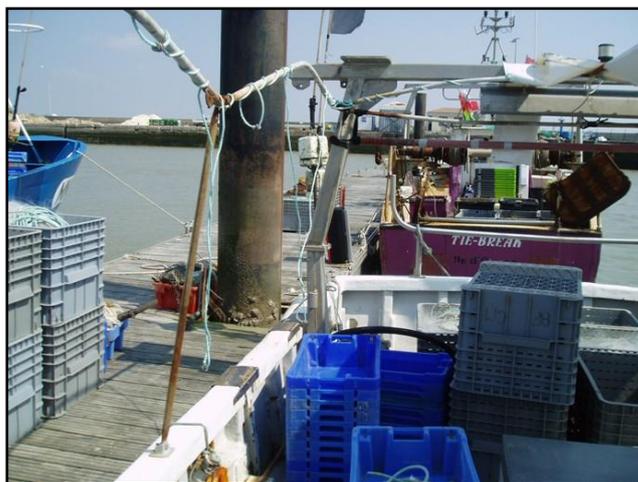
Appelé aussi « Banc de la Mauvaise », ce haut-fond est réputé dangereux à cause des courants et des déferlantes qui y sont violents. Même une heure après la basse mer, on y rencontre encore un fort courant de jusant.

La mer, dans ces parages, est souvent « confuse », en particulier au nord de la Bouée 6 qui correspond à une partie accore de la tombée du banc. La zone est très « poissonneuse ».

La vague et le chavirage

Bien que le patron soit familier de ces parages depuis une trentaine d'années, il a perçu cette vague comme exceptionnelle. La manœuvre, qu'il a faite à de nombreuses reprises, est classique et adaptée. Néanmoins, il n'est pas parvenu à prendre la vague suffisamment de face et le navire s'est violemment couché sur tribord.

On peut expliquer le chavirage ainsi : la vague est arrivée avec un angle relativement faible sur l'avant bâbord, les 200 mètres de filet retenus par le vire-filet ont alors joué le rôle d'une ancre flottante amarrée à peu près au centre de giration du navire. Poussé sur l'avant bâbord par la déferlante, et retenu sur bâbord au niveau de son centre de giration, le navire s'est mis travers à la lame et a été roulé par la déferlante.



Le chavirage a entraîné la chute à la mer de deux marins ainsi que celle de nombreuses caisses en plastique qui, les unes (bleues) contenaient du poisson, et les autres (grises) le filet.

Le navire, d'un type connu pour sa bonne stabilité aux petits angles de gîte, s'est redressé après avoir été emporté par la vague.

Le taud a été arraché sous l'effet du chavirage et, comme on peut le constater sur la photo ci-dessus son armature métallique a été déformée.

L'avarie de barre

Le tiller électrique de Td ne fonctionnait plus après le chavirage.

Par ailleurs, quelque temps plus tard, le même jour, la commande hydraulique de la barre fonctionnera à nouveau normalement.

Le bac à batteries

Le bac à batteries de ce navire (à Td à l'intérieur de la timonerie) est fermé par un couvercle non étanche.



Ce caisson s'est rempli d'eau sous l'effet du chavirage, mais aucun lien n'a été formellement établi avec l'avarie de barre.

Les Vêtements à Flottabilité Intégrée (VFI)

Au prix de gros efforts physiques, le patron est parvenu à sauver l'un des marins. On peut penser que si celui-ci avait porté un VFI, son sauvetage aurait été moins difficile.

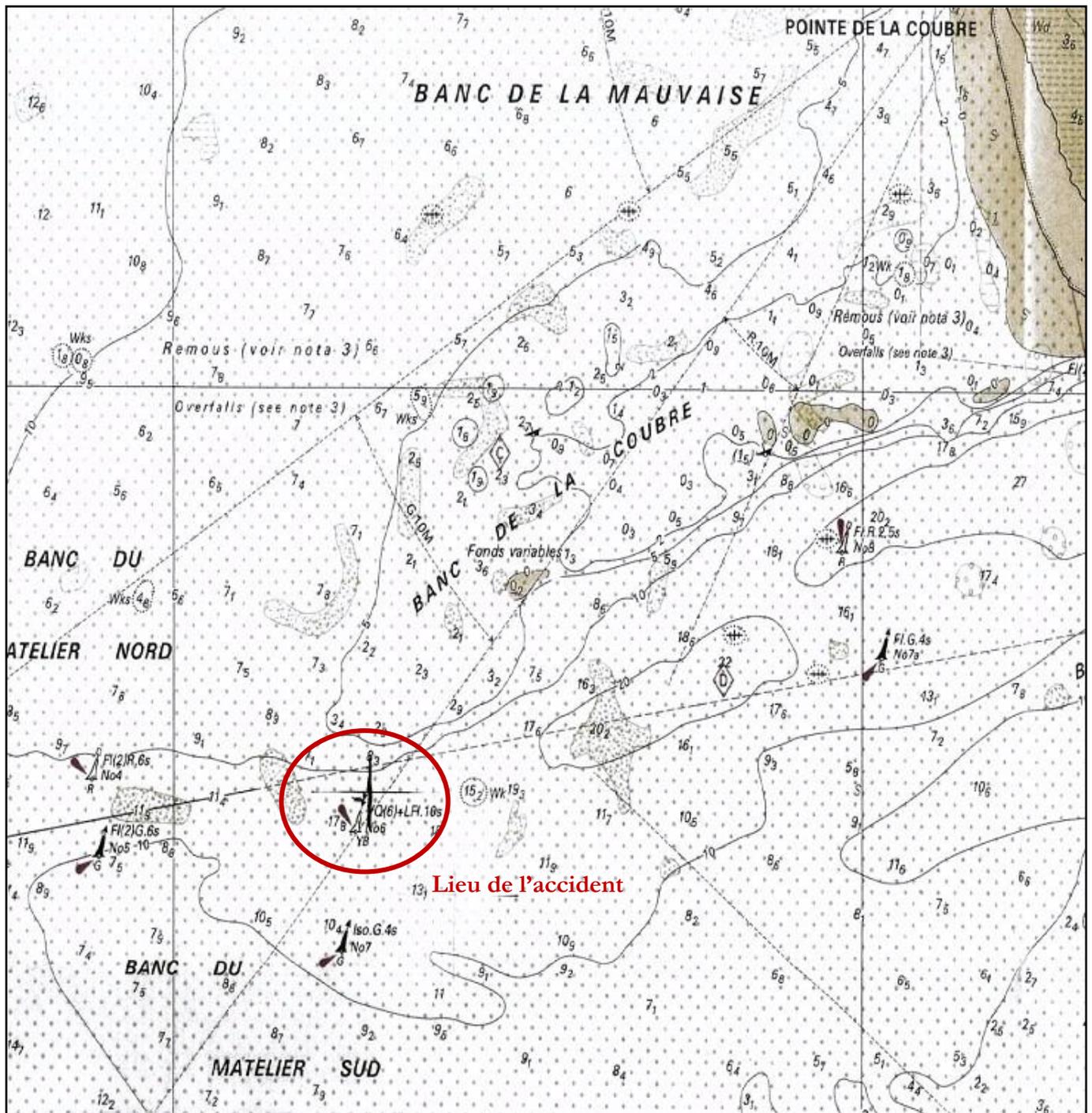
L'effet en termes de flottabilité positive d'un VFI (100 ou 150 N) n'aurait pas suffi à compenser celle négative d'un filet (ou deux). En effet, la masse d'un filet est de l'ordre de 20 kg soit un poids proche de 200 N.

Il est néanmoins probable que le port du VFI aurait augmenté ses chances de survie.

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.

ENSEIGNEMENTS

- Poursuivre la campagne de sensibilisation au port des Vêtements à Flottabilité Intégrée.
- S'assurer que les marins sont effectivement à jour de leurs visites d'aptitude médicale.
- Étanchéité à l'eau des coffres de batteries : prévoir soit des clapets de vidange, soit un couvercle étanche (ainsi qu'un système de ventilation pour éviter l'accumulation d'hydrogène).
- Disposer d'un couteau à portée de main.



La zone située immédiatement au nord des bouées 4, 6 et 8 est réputée particulièrement dangereuse.



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Voltaire - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42
www.beamer-france.org
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411